

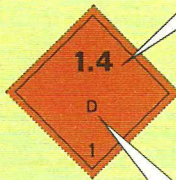
LABELS, MARKS AND SIGNS

Labels of class

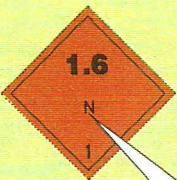
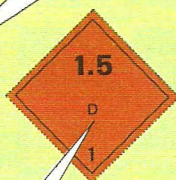
1



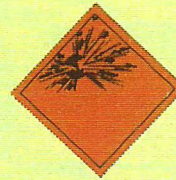
The appropriate division number and compatibility group are to be placed in this location for divisions 1.1, 1.2 and 1.3, e.g. 1.1 D



The appropriate compatibility group is to be placed in this location, e.g. D



The appropriate compatibility group is to be placed in this location, e.g. N



Subsidiary risk label of class 1 for self-reactive and related substances in class 4.1 and organic peroxides (class 5.2) with explosive properties

For goods of class 1 in division 1.4, compatibility group S, each package may alternatively be marked 1.4 S

Labels of class

2



Class 2.1



Class 2.2



Class 2.3

MARINE POLLUTANT Mark



Label of class

3



ELEVATED TEMPERATURE Mark



Labels of class

4



Class 4.1



Class 4.2



Class 4.3

Labels of class

5

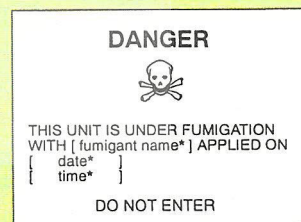


Class 5.1



Class 5.2

FUMIGATION WARNING Sign



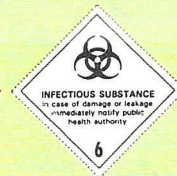
*Insert details as appropriate

Labels of class

6



Class 6.1



Class 6.2

Labels of class

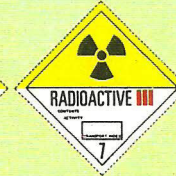
7



Category I



Category II



Category III

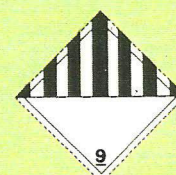
Label of class

8



Label of class

9



Subsidiary risk labels

Subsidiary risk labels are as shown here, but they should not bear the class number in the bottom corner.
For example:



CLASS		1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
Explosives	1.1 - 1.2 - 1.5	*	*	*	*	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	x
	1.3 - 1.6	*	*	*	*	4	2	2	4	3	3	4	4	4	2	4	2	2	x
	1.4	*	*	*	*	2	1	1	2	2	2	2	2	2	x	4	2	2	x
Flammable gases		4	4	4	2	x	x	x	2	1	2	x	2	2	x	4	2	1	x
Non-toxic, non-flammable gases		2	2	2	1	x	x	x	1	x	1	x	x	1	x	2	1	x	x
>Toxic< gases		2	2	2	1	x	x	x	2	x	2	x	x	2	x	2	1	x	x
Flammable liquids		3	4	4	2	2	1	2	x	x	2	1	2	2	x	3	2	x	x
Flammable solids (including self-reactive and related substances and desensitized explosives)		4	3	2	1	x	x	x	x	x	x	x	1	2	x	3	2	1	x
Substances liable to spontaneous combustion		4	4	4	2	2	1	2	2	x	x	x	2	2	1	3	2	1	x
Substances which, in contact with water, emit flammable gases		4	4	4	2	x	x	x	1	x	1	x	2	2	x	2	2	1	x
Oxidizing substances (agents)		4	4	4	2	2	x	x	2	1	2	2	x	2	1	3	1	2	x
Organic peroxides		4	4	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	x	1	3	2	2	x
Toxic substances		2	2	2	x	x	x	x	x	x	1	x	1	1	x	1	x	x	x
Infectious substances		4	4	4	4	4	2	2	3	3	3	2	3	3	1	x	3	3	x
Radioactive materials		7	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	x	3	x	2	x
Corrosives		8	4	2	2	1	x	x	x	1	1	1	2	2	x	3	2	x	x
Miscellaneous dangerous substances and articles		9	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x



1	"Away from"
2	"Separated from"
3	"Separated by a complete compartment or hold from"
4	"Separated longitudinally by an intervening complete compartment or hold from"
x	The segregation, if any, is shown in the individual schedules
*	See subsection 6.2 of the introduction to class 1 for segregation within class 1



PERSYARATAN KHUSUS
UNTUK KAPAL YANG MENGANGKUT BARANG BERBAHAYA
SPECIAL REQUIREMENTS
FOR SHIPS CARRYING DANGEROUS GOODS

Perpanjangan

No: FK.001/1432/BB-EMDK-15

Diterbitkan mengikuti persyaratan peraturan II-2/19.4 dari Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974, sebagaimana diubah, berdasarkan wewenang Pemerintah :
Issued in pursuance of the requirement of regulation II-2/19.4 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, under the Authority of:

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letter	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Jenis Kapal Ship Type	Nomor IMO IMO Number
CTP FORTUNE	P N I E	JAKARTA	CONTAINER SHIP	9181730

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa konstruksi dan perlengkapan kapal tersebut diatas telah memenuhi ketentuan Peraturan II-2/19 dari Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974, sebagaimana diubah, dan
that the construction and equipment of the above mentioned ship have been found to comply with the provisions of regulation II-2/19 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended; and
- bahwa kapal sesuai untuk mengangkut barang berbahaya dari kelas-kelas sebagaimana tercantum dalam lampiran Sertifikat ini, dengan kewajiban memenuhi Kode Internasional untuk Bahan Berbahaya Maritim (IMDG) dan Kode Praktek Keselamatan untuk Muatan Curah Padat (BC Code) untuk masing-masing bahan, material atau barang.
that the ship is suitable for the carriage of those classes of dangerous goods as specified in the appendix hereto subject to any provisions in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code and Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code) * for individual substances, materials or articles also being complied with

Sertifikat ini berlaku sampai dengan 11 DESEMBER 2015
This Certificate is valid until

Diterbitkan JAKARTA
Issued at

Tanggal 01 JUNI 2015
Date

PUP I No. 15173932

Catatan :

Dok terakhir : 26-05-2013 s/d 12-06-2013 di Batam
Pemeriksaan : 05-12-2014 di Belawan

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF MARINE SAFETY
U.B.

KEPALA SUBDI NAUTIS, TEKNIK DAN RADIO KAPAL DEPUTY
DIRECTOR SHIPS TECHNICAL AND RADIO

*VICTOR VIKKI S. PROTO, MM, M.Mar.E
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 196705311998081001

Catatan :

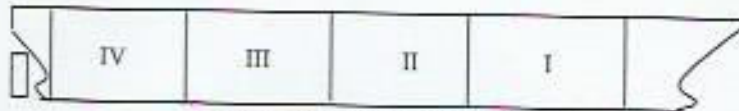
Note

Tidak ada persyaratan khusus pada Peraturan II-2/19 yang tersebut diatas dalam mengangkut barang berbahaya untuk kelas 6.2 dan 7, dan untuk mengangkut barang berbahaya dalam jumlah terbatas sebagaimana disyaratkan dalam bab 3.4 dari Kode IMDG dan jumlah per kemasan sesuai dengan Bab 3.5 dari IMDG Code
There are no special requirements in the above-mentioned regulation II-2/19 for the carriage of dangerous goods (Classes 6.2 and 7, and for the carriage of dangerous goods in limited quantities as required in chapter 3.4 of the IMDG Code, and excepted quantities as required in chapter 3.5 of the IMDG Code

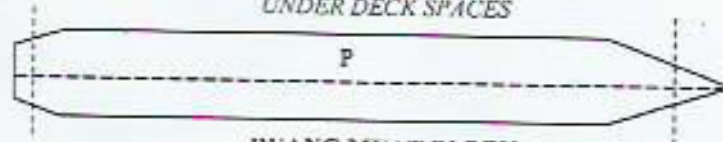
* Mengacu juga pada resolusi MSC.268 (85) dengan mengadopsi Kode Internasional Untuk Muatan Curah Padat
Also refer to resolution MSC.268 (85) on Adoption of the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code

LAMPIRAN
APPENDIX

RUANG PEMUATAN DITUNJUKAN SESUAI RENCANA PADA KOLOM DIBAWAH
SPACES TO BE INDICATED IN THE PLANS WITH NUMBER CORRESPONDING WITH THE TABLE BELOW



RUANG MUAT DI BAWAH DEK
UNDER DECK SPACES



RUANG MUAT DI DEK
ON DECK SPACES

CLASS	HOLD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	ON DECK
1.1 - 1.6		X	X	X	X						X
1.4 S		P	P	P	P						P
2.1		X	X	X	X						X
2.2		P	P	P	P						P
2.3		X	X	X	X						X
3 FP < 23° C c.c		X	X	X	X						X
3 FP ≥ 23° C - ≤ 61° C c.c		P	P	P	P						P
4.1		P	P	P	P						P
4.2		P	P	P	P						P
4.3		P	P	P	P						P
5.1		P	P	P	P						P
5.2		P	P	P	P						P
6 Liquids		X	X	X	X						X
6.1 Liquids FP < 23° C c.c		X	X	X	X						X
6.1 Liquids FP ≥ 23° C - ≤ 61° C c.c		X	X	X	X						X
6.1 Solids		P	P	P	P						P
8 Liquids		P	P	P	P						P
8 Liquids FP < 23° C c.c		X	X	X	X						X
8 Liquids FP ≥ 23° C - ≤ 61° C c.c		X	X	X	X						X
8 Solids		P	P	P	P						P
9		P	P	P	P						P

P Indikasi :
Indicates

BARANG DIKEMAS
YANG
DIPERBOLEHKAN
PACKAGED GOODS
PERMITTED

A Indikasi :
Indicates

BARANG DIKEMAS
DAN DICURAH
YANG DIJINKAN
PACKAGED AND
BULK GOODS
ALLOWED

X Indikasi :
Indicates

TIDAK DIJINKAN
NOT ALLOWED

Keterangan yang berhubungan dengan informasi pada daftar yang berlaku diatas
Remarks related to the information in the table above as applicable

Catatan : Muatan dalam bentuk curah dapat terdaftar terpisah menurut nama dan kelas

Note : Cargoes in bulk may be listed individually by name and class

Diterbitkan JAKARTA
Issued at

Tanggal 01 JUNI 2015
Date

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION,
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF MARINE SAFETY

KEPALA SUBDIT TEKNIK TEKNIK DAN RADIO KAPAL
DEPUTY DIRECTOR SHIPS TECHNICAL, TECHNICAL AND RADIO



Pembina TK. I (IV/b)
NIP. 19670511 199808 1 001

LAMPIRAN VIII

Risk Assessment

Ship Name: MV. CTP FORTUNE

Assessment by: Chief Officer

Operation: LOADING/UNLOADING

Assessment date: 02nd Mei. 2014

Operation Type : DECK OPERATION

Reviewed by: Master

Operation : DG CONTAINER

Reviewed date: 02rd Mei. 2014

Assessment of Risk / Penilaian Resiko					
No	Hazards	Cat	Likelihood	Consequence	Risk Level
1	Liquid, Class 9	JF	L	H	M
2	Improper Stowage	UA	L	EH	IL
3	Tamper to other DG	UC	L	EH	IL
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					

Key : PF : Personnel Factor, JF : Job Factor, UA : Unsafe Acts, UC : Unsafe Condition

LIKELIHOOD/ Kemungkinan	CONSEQUENCE / Konsekwensi		
	Slightly Harmful/ Sedikit Berhaya	Harmful/ Berbahaya	Extreme Harmful/ Sangat Berbahaya
Highly Unlikely Sangat tidak mungkin	TRIVIAL SEPELE	TOLERABLE LUMAYAN	MODERATE SEDANG
Unlikely Tidak mungkin	TOLERABLE DITOLERANSI	MODERATE MENENGAH	SUBSTANTIAL PENTING
Likely Mungkin	MODERATE MENENGAH	SUBSTANTIAL PENTING	INTOLERABLE BERAT

Overall operational Risk and Actions and Timescales

Risiko operasi secara keseluruhan dan Tindakan-tindakan dan Jadwal waktu

Risk Level	Description Deskripsi	Actions and Time Scale Tindakan-tindakan dan jadwal waktu
	Trivial Sepele	No action required Tidak memerlukan tindakan
	Tolerable Lumayan	No additional control required. Consideration may be given to a more cost-effective solution or improvement that imposes no additional cost burden.

		Monitoring is required to ensure that controls are maintained. Tidak memerlukan tambahan pengontrolan. Pertimbangan perlu adanya solusi tambahan biaya yang efektif atau perbaikan untuk menentukan tidak adanya biaya yang dibebankan. Diperlukan pemantauan untuk memastikan kontrol terjaga.
	Moderate Menengah	Efforts should be made to reduce risk. Control should be implemented within a defined time period. Diperlukan upaya mengurangi resiko. Kontrol harus diimplementasikan dalam jangka waktu tertentu.
	Substantial/ Penting	Work should not be started until the risk has been reduced. Where the risk involves work in progress, urgent action should be taken. Considerable resources may have to be allocated to reduce the risk. Tidak boleh memulai pekerjaan sampai resiko berkurang. Jika pekerjaan dalam proses maka harus mengambil tindakan segera. Sumber daya yang cukup mungkin diperlukan mengurangi resiko.
	Intolerable Berat	Work should not be started or continued until the risk has been reduced. If it is not possible to reduce the risk even with unlimited resources, work has to remain prohibited. Pekerjaan tidak boleh dimulai atau dilanjutkan sampai resiko sudah dikurangi. Jika pengurangan tidak memungkinkan walau dengan sumberdaya yang cukup, maka kegiatan harus dilarang.

Controls		
No	Controls	Category
1	Training and Familiarization	Procedure
2	Check stowage plan / bay plan	Procedure
3	IMDG CODE	Procedure, requirements
4	Safe Working Practice for Merchant Seamen	Procedure
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		

Suggested Control to make the operation safer	
1	DPA Review SMS/SMK penanganan muatan, khususnya muatan berbahaya, untuk di update
2	Nakhoda review SMK, prosedur penanganan muatan, khususnya muatan berbahaya, untuk diusulkan
3	Mualim-I harus melakukan cross check stowage plan/bay plan khususnya DG List bersama planner/stevadore yang mengacu pada IMDG Code

	walaupun DG dengan class yang sama tapi ada pengecualian sesuai Nomor UN. Agar terpisah diantara DG Container dengan class yang sama tapi beda nomor UN.
4	
5	

Control References		
No	References	Location
1	Company Procedure	Ship Office
2	Chief Office as Safety Officer	Ship Office
3	Master, Adviser	Ship Office
4	IMDG Code latest edition	Ship Office
5	Safe Working Practice for Merchant Seamen	Bridge
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		

PT.PELAYARAN CARAKA TIRTA PERKASA		F-070
CHECKLIST JAGA PELABUHAN BAGIAN DECK		K SET
Instruksi :		
1. Checklist ini dilakukan setiap berlabuh di suatu Pelabuhan		
2. Jangan lupa mencatat kejadian ini dalam buku catatan harian deck		
3. Arsipkan form yang telah diisi dan dilengkapi pada FILE KEGIATAN RUTIN KAPAL		
NO	URAIAN	√ X
1	Apakah ada pekerjaan perbaikan atau perawatan di atas kapal?	√
2	Apakah posisi kapal, rantai jangkar dan pengikatan rantai jangkar telah dilaksanakan dengan benar ?	√
3	Apakah peralatan pemadam kebakaran telah disiapkan ?	√
4	Apakah ada minyak mengapung di sekitar kapal ?	X
5	Dapatkah VHF bekerja pada channel yang dikehendaki ?	√
6	Apakah permukaan air got dan tangki ballast dalam keadaan normal ?	√
7	Apakah tali tambat dan rantai jangkar terikat dengan kuat?	√
8	Apakah tanda isyarat, bendera & lampu-lampu petunjuk ditempatkan atau ditunjukkan dengan benar ?	√
9	Apakah prosedur keselamatan dan peraturan pencegahan kebakaran diikuti ?	√
10	Apakah kondisi di sekitar lingkungannya tidak membahayakan kapal, dan tidak ada bahaya dari kapal lain terhadap kapal kita ?	√
11	Apakah jumlah awak kapal cukup memadai untuk menanggulangi keadaan darurat ?	√
Nama Pelabuhan : kepel singapore		
Tanggal Pemeriksaan :		
Catatan :		
Pemeriksa	Diperiksa	Mengetahui
Mualim Jaga	Dasrul Ikhran Asihan Batubara Mualim I	Capt. Persobi Waldemar M. Nakhoda

LAMPIRAN IX

DG List dan Emergency Schedule

**PT. PELAYARAN CARAKA TIRTA PERKASA
MV. CTP FORTUNE**

**FORM - 015
DATE : 02/05/2014**

**Annex 5 : Inventory of Dangerous Goods :
VOY NO. 176 N (SINGAPORE - BELAWAN)**

CNTR NO.	KIND	SIZE	QUANTITY	CLASS	UN NO	LEVEL OF POLLUTANT (P/PP/*)	STOWAGE	POL	POD	INPECTION DATE	PERSON IN CHARGE
OOLU 6143	ETHYL ALCOHOL (ETHANOL)	40'	19 T	3	1170	P	80582	SIN	LCH	02.03.15	C/O
OOLU 2825	EXTRACT S, FLAVOURING, LIQUID	20'	18 T	3	1197	P	10482	SIN	BMT	02.03.15	C/O
TRLU 9369	EXTRACT S, FLAVOURING, LIQUID	20'	18 T	3	1197	P	10382	SIN	BMT	02.03.15	C/O
OOLU 2895	EXTRACT S, FLAVOURING, LIQUID	20'	18 T	3	1197	P	10182	SIN	BMT	02.03.15	C/O
OOLU 0467	EXTRACT S, FLAVOURING, LIQUID	20'	18 T	3	1197	P	10282	SIN	BMT	02.03.15	C/O
GESU 3263	ETHANOL SOLUTION (ETHYL ALCOHOL SOLUTION)	20'	18 T	3	1263	P	10582	SIN	BMT	02.03.15	C/O
DFSU 6650	RESIN SOLUTION	40'	18 T	3	1866	P	120082	SIN	BMT	02.03.15	C/O
OOLU 0105	1-MTHOXY-2-PROPANOL	20'	18 T	3	3092	P	10684	SIN	BMT	02.03.15	C/O
NYKU 3613	POTASIU M NITRATE CORROSIVE	20'	26 T	5.1	1486	P	30882	SIN	BMT	02.03.15	C/O
DFSU 6217	LIQUID, N.O.S.(QUARTERINARY AMMONIUM SALT)	40'	23 T	8	1760	P	120582	SIN	BMT	02.03.15	C/O

SIKU 6006	ENVIRON MENTALL Y HAZARDO US SUBSTAN CES, LIQUID, N.O.S., TRICLOPY R-2- BUTOXYE THYL ESTER, NAPHTHA	40'	15 T	9	3082	P	120582	SIN	BMT	02.03.15	C/O
GESU 2862	ENVIRON MENTALL Y HAZARDO US SUBSTAN CES, LIQUID, N.O.S., TRICLOPY R-2- BUTOXYE THYL ESTER, NAPHTHA	20'	7 T	9	3082	P	50882	SIN	BMT	02.03.15	C/O
TRIU 0822	VEHICEL, FUEL CELL, FLAMMAB LE LIQUID POWERED	40'	23 T	9	3166	P	80682	SIN	LCH	02.03.15	C/O
GESU 6440	FIRST AID KID	40'	25 T	9	3316	P	120182	SIN	BMT	02.03.15	C/O

Remark's :

P = Marine Pullutant/Bahan Pencemaran Lingkungan Laut

PP = Severe Marine Pollutant/Bahan Pencemaran Lingkungan Laut yg Sangat Berbahaya

* = Can Be or Severe Marine Pollutant/Dapat Menyebabkan Pencemaran Lingkungan Laut atau Sangat Berbahaya Bagi Lingkungan Laut

EMERGENCY SCHEDULE

DG IMO CLASS 3 UN NO 1170

Emergency Schedule **F-E : Cool burning transport units and nearby cargo exposed to the fire with copious quantities of water**
Dinginkan transport unit yang terbakar dan dekat dengan muatan yang terbakar dengan menggunakan air dalam jumlah yang sangat banyak
S-D : Wash overboard with copious quantities of water. Do not direct water jet straight onto the spillage.
Cuci badan kapal dengan air yang banyak. Jangan arahkan air langsung pada tumpahan.

DG IMO CLASS 3 UN NO 1197

Emergency Schedule **F-E : Cool burning transport units and nearby cargo exposed to the fire with copious quantities of water**
Dinginkan transport unit yang terbakar dan dekat dengan muatan yang terbakar dengan menggunakan air dalam jumlah yang sangat banyak
S-D : Wash overboard with copious quantities of water. Do not direct water jet straight onto the spillage.
Cuci badan kapal dengan air yang banyak. Jangan arahkan air langsung pada tumpahan.

DG IMO CLASS 3 UN NO 1263

Emergency Schedule **F-E : Cool burning transport units and nearby cargo exposed to the fire with copious quantities of water**
Dinginkan transport unit yang terbakar dan dekat dengan muatan yang terbakar dengan menggunakan air dalam jumlah yang sangat banyak
S-E : Restrict flow of leakage to an enclosed area. Collect spillage in oil drums, metal boxes or salvage packagings. You may use inert absorbent material. Otherwise, wash over board with copious of wa
Batasi luapan kebocoran ke sebuah area tertutup. Kumpulkan tumpahan kedalam drum oli, kotak dari metal, atau mengemasnya. kamu mungkin dapat menggunakan bahan penyerap yang lembab. Cara lain, cuci badan kapal dengan air yang sangat banyak.

DG IMO CLASS 3 UN NO 1866

Emergency Schedule **F-E : Cool burning transport units and nearby cargo exposed to the fire with copious quantities of water**
Dinginkan transport unit yang terbakar dan dekat dengan muatan yang terbakar dengan menggunakan air dalam jumlah yang sangat banyak
S-E : Restrict flow of leakage to an enclosed area. Collect spillage in oil drums, metal boxes or salvage packagings. You may use inert absorbent material. Otherwise, wash over board with copious of wa
Batasi luapan kebocoran ke sebuah area tertutup. Kumpulkan tumpahan kedalam drum oli, kotak dari metal, atau mengemasnya. kamu mungkin dapat menggunakan bahan penyerap yang lembab. Cara lain, cuci badan kapal dengan air yang sangat banyak.

DG IMO CLASS 3 UN NO 3092

Emergency Schedule **F-E : Cool burning transport units and nearby cargo exposed to the fire with copious quantities of water**
Dinginkan transport unit yang terbakar dan dekat dengan muatan yang terbakar dengan menggunakan air dalam jumlah yang sangat banyak
S-D : Wash overboard with copious quantities of water. Do not direct water jet straight onto the spillage.
Cuci badan kapal dengan air yang banyak. Jangan arahkan air langsung pada tumpahan.

DG IMO CLASS 5.1 UN NO 1486

Emergency Schedule **F-H : Create water spray from as many hoses as possible**
Buat sprai air dengan menggunakan selang air sebanyak mungkin
S-Q : Wash over board with copious quantities of water. Keep clear of effluent
Cuci badan kapal dengan air yang sangat banyak. Hindarkan dari aliran tumpahan

DG IMO CLASS 8 UN NO 1760

Emergency Schedule **F-A : Create water spray from as many hoses as possible**
Membuat sprai air dari selang air sebanyak mungkin
S-B : Small spillage : Wash overboard with copious quantities of water. Do not water jet staight onto the spillage. Keep clear of effluent. Clean the area thoroughly
Cuci badan kapal dengan air yang banyak. Jangan arahkan air langsung pada tumpahan. Hindarkan dari aliran tumpahan. Bersihkan area yang telah terlewati

DG IMO CLASS 9 UN NO 3082

Emergency Schedule **F-A : Create water spray from as many hoses as possible**
Membuat sprai air dari selang air sebanyak mungkin
S-F : Restrict flow of leakage to an enclosed area
Liquid : Smother spillage with inert absorbent material. Collect spillage in oil drums, metal boxes o salvage packagings
Solid : Collect material

Batasi luapan kebocoran ke sebuah area tertutup

Cairan : pisahkan tumpahan dengan menggunakan bahan inert absorbent. Kumpulkan tumpahan kedalam drum oli, kotak dari metal atau kemasan yang tersedia.

Padat : kumpulkan tumpahan tersebut.

DG IMO CLASS 9 UN NO 3166

Emergency Schedule **F-E : Cool burning transport units and nearby cargo exposed to the fire with copious quantities of water**

Dinginkan transport unit yang terbakar dan dekat dengan muatan yang terbakar dengan menggunakan air dalam jumlah yang sangat banyak

S-E : Restrict flow of leakage to an enclosed area. Collect spillage in oil drums, metal boxes or salvage

Batasi luapan kebocoran ke sebuah area tertutup. Kumpulkan tumpahan kedalam drum oli,

packagings. You may use inert absorbent material. Otherwise, wash over board with copious of wa

kotak dari metal, atau mengemasnya. kamu mungkin dapat menggunakan bahan penyerap yang lembab.

Cara lain, cuci badan kapal dengan air yang sangat banyak.

DG IMO CLASS 9 UN NO 3316

Emergency Schedule **F-E : Cool burning transport units and nearby cargo exposed to the fire with copious quantities of water**

Dinginkan transport unit yang terbakar dan dekat dengan muatan yang terbakar dengan menggunakan air dalam jumlah yang sangat banyak

S-E : Restrict flow of leakage to an enclosed area. Collect spillage in oil drums, metal boxes or salvage

Batasi luapan kebocoran ke sebuah area tertutup. Kumpulkan tumpahan kedalam drum oli,

packagings. You may use inert absorbent material. Otherwise, wash over board with copious of wa

kotak dari metal, atau mengemasnya. kamu mungkin dapat menggunakan bahan penyerap yang lembab.

Cara lain, cuci badan kapal dengan air yang sangat banyak.

Prepared by

Teddy Jacob
CH. OFFICER



Acknowledge

Capt. Persobi Waldemar M.
MASTER OF MV.CTP FORTUNE

Standar Operasional Prosedur Pemuatan Muatan Berbahaya

No	Uraian Kegiatan	Pelaksana				Kelengkapan	Output	Keterangan
		Nakhoda	Chief Officer	Mualim & ABK Jaga	Planner			
1.	Menerima tentative bay plan dari planner terminal darat	Mengetahui				Cargo & DG manifest, Tentative bay plan		Chief officer Memeriksa muatan berbahaya yang terdapat pada Tentative Bay Plan Pengecekan yang dilakukan meliputi jumlah dan kelas muatan berbahaya
2.	Menegecek keberadaan DG pada tentative bay plan					DG certificate & DG manifest, segregation table Loading computer	Checklist risk assessment yang ditinjau & disetujui oleh Nakhoda, Stowage plan	Setelah dicek, dipertimbangkan, dan dinilai oleh Chief Officer mengenai aspek risiko terhadap keamanan dan keselamatan crew, kapal, muatan dan lingkungan, dilakukan penilaian risiko bahaya dan mengeluarkan Checklist Risk Assessment muatan berbahaya yang ditinjau dan disetujui oleh Nakhoda.

3.	Mengesahkan <i>stowage plan</i>	Mengesahkan					<i>Srowage plan</i>	Nahkoda mengesahkan <i>stowage plan</i> yang telah di check oleh chief officer
4.	Melaksanakan dinas jaga					PPA (<i>Personal Protection Equipment</i>), <i>Port log</i> , <i>Chief officer order</i> , <i>srowage plan</i>	Mengawasi proses bongkar muat	Proses pemuatan muatan berbahaya posisi dari muatan tersebut benar-benar di perhatikan, baik oleh Perwira Jaga dan <i>crew</i> kapal agar penempatannya sesuai dengan <i>Tentative bay plan</i> yang telah di setuju dan agar tidak terjadi kesalahan dalam penempatan (<i>stowage</i>) yang dapat menimbulkan konflik, bahaya, kejadian, kecelakaan yang berakibat pada kerugian.
5.	Melaksanakan Pemuatan					Gantry, <i>srowage plan</i> ,	Penempatan muatan	Pemuatan dilakukan oleh operator dari pelabuhan yang mendapatkan tugas langsung dari planner
4.	Melaksanakan pengecekan muatan selama bertugas jaga					<i>Stowage plan</i> , <i>Handy Talky (HT)</i> ,	Penemuan ketidaksesuaian posisi, kelas muatan berbahaya pada <i>stowage plan</i>	Setelah dilakukan pengecekan, apabila ditemukan ketidaksesuaian seperti tidak adanya <i>IMO Sticker</i> yang menunjukkan Kelas, <i>Subsidiary Risk</i> , <i>UN Number</i> , dan bahaya tambahan lainnya, <i>crew</i> jaga langsung melaporkan kepada mualim jaga untuk diteruskan ke <i>stevedors</i> secara langsung, dan sepengetahuan juga dari <i>chief officer</i> .

5.	Memastikan keamanan <i>lashing</i> peti kemas yang memuat <i>DG</i>						<i>DG List, Sowage plan, cargo securing manual</i>	Kondisi muatan	Setelah muatan berbahaya ada di atas kapal, <i>crew</i> jaga mengawasi, mengecek, dan memastikan pengikatan (<i>lashing</i>) pada petikemas yang dilakukan oleh <i>Stevedores</i> sesuai dengan petunjuk dan ketentuan pada <i>Cargo Securing Manual Book</i> .
6.	Membuat <i>inventory dangerous goods list & EmS</i>						<i>DG Book volume 2,3, DG list</i>	<i>Emergency schedule/M SDS(Material safety data seet) Final bay plan</i>	<i>Chief Officer</i> dengan berdasarkan <i>Cargo Manifest</i> atau <i>Dangerous Goods Manifest Amended</i> membuat <i>Daftar Dangerous goods</i> yang ada di atas Kapal (<i>Inventory Dangerous Goods List</i>) yang diketahui dan disetujui oleh Nakhoda yang berisi Nomor peti kemas, nama, ukuran peti kemas, berat, Kelas, <i>UN Number</i> , Posisi, Pelabuhan Muat, Pelabuhan Bongkar, Tanggal dilakukan inspeksi pemuatan, Orang yang bertanggung jawab dan <i>Emergency Schedule (EmS)</i> yang mana berisi tindakan yang harus diambil ketika terjadi masalah, kejadian, kecelakaan yang melibatkan muatan berbahaya